STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 28389
2 juni
2016

VERKEERSBESLUIT: Aanpassen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de autosnelweg A2 in beide richtingen tussen het knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen (4), alsmede gedurende het gehele etmaal op de autosnelweg A12 tussen de aansluiting Duiven (28) en de Duitse grens.

Datum 26 mei 2016

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT
Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990, met onderborden, de maximumsnelheid aan te passen op de navolgende wegtrajecten:

1. Rijksweg A2 in beide richtingen tussen het knooppunt Holendrecht (km 37,5) en de aansluiting Vinkeveen (4) (km 44,0). De maximumsnelheid wordt aangepast naar 130 km/h tussen 19.00 uur en 06.00 uur (volgende dag). Dit betekent ten opzichte van de bestaande situatie alleen een verhoging van de maximumsnelheid in de avond en nacht. Het betreffende wegtraject A2 is gelegen in de gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen.
2. Rijksweg A12 in beide richtingen tussen de aansluiting Duiven (28) (km 138,1) en (kort voor) de Duitse grens (km 150,1 Li en km 149,3 Re). De maximumsnelheid op dit wegtraject wordt aangepast naar 130 km/h gedurende het gehele etmaal. In de bestaande situatie geldt een maximumsnelheid van 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht. Het betreffende wegtraject A12 is gelegen in de gemeenten Duiven en Zevenaar.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis
Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel
Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Bij het instellen van 130 km/h als maximumsnelheid voor autosnelwegen is het zoveel mogelijk waarborgen van vrijheid van het verkeer (artikel 2 Wvw) als uitgangspunt gehanteerd.

Op snelwegen waar op 1 september 2012, vanwege de verkeersveiligheid, het milieu (geluids- en luchtkwaliteitsnormen) of de natuur, de maximumsnelheid niet verhoogd kon worden, bleef de maxi-



mumsnelheid 100 of 120 kilometer per uur of gold 130 kilometer per uur alleen in de avond en in de nacht.

Op het in dit besluit vermelde wegtraject van de A2 bleek in het jaar 2012, vanwege het nabijgelegen natuurgebied Botshol, geen mogelijkheid om een maximumsnelheid in te voeren van (permanent) 130 km/h.

Voor het wegtraject van de A12 bleek in het jaar 2012 een natuurvoorbehoud te gelden in verband met de nabijheid van Natura 2000 gebied Gelderse Poort. Daarom werd in september 2012 de maximumsnelheid voor dit wegtraject gesteld op 120 km/h overdag en 130 km/h in de avond en nacht.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Dit betekent dat, overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h wordt gebracht.

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 23 april 2014 (kenmerk RWS-2014/15995/144811) aangegeven dat wanneer de snelheid kan worden verhoogd vanwege veiligheid en regelgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur, dit op een zodanige wijze gedaan wordt dat er steeds langere trajecten ontstaan met één gelijke maximumsnelheid. Door de situatie jaarlijks te monitoren wordt verwacht dat stapsgewijs kan worden doorgegroeid naar een hoofdwegennet waar op ruim 75 procent van het autosnelwegnet 130 km/h gereden mag worden.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht en natuur) heeft uitgewezen dat op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 het niet langer noodzakelijk is om in de avond en nacht af te wijken van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h en op het in het besluit vermelde wegtraject van de A12 om het onderscheid te handhaven tussen dag, avond en nacht.

Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten door de aanpassingen van de maximumsnelheid op de wegtrajecten van de A2 en A12 naar (dynamisch) 130 km/h geen belemmering vormen.

De voorgestelde maatregel op de A2 zal ertoe leiden dat op het gehele traject Holendrecht - Maarssen de maximumsnelheid hetzelfde wordt over een lengte van 19,3 km. Op de A12 vervalt op het vermelde wegtraject het onderscheid tussen dag, avond en nacht. Dit vergroot de éénduidigheid voor de weggebruiker. Op de A12 richting Duitsland bij de grensovergang (van km 149,3 Re tot aan de Duitse grens) blijft een maximumsnelheid gelden van 100 km/h.

3. Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

3. 1 .1 Algemeen

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor zijn de volgende rapporten verschenen:

- Snelheidsverhoging A2 Holendrecht – Vinkeveen naar 130 km/uur in de avond- en nachtperiode – Akoestisch onderzoek op referentiepunten [1 december 2015, Royal Haskoning];
- Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016 – Akoestisch onderzoek snelheidsverhoging op A12 Duiven - Duitse grens [5 februari 2016, DGMR].

Deze rapporten zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Het geluid van wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart, wordt beheerst met geluidproductieplafonds. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten.

Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds moet het Rijk bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

3.1.2 Geluidonderzoek
Uit akoestisch onderzoek, verricht in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport *'Snelheidsverhoging A2 Holendrecht - Vinkeveen naar 130 km/h in de avond- en nachtperiode. Akoestisch onderzoek op referentiepunten*' en in het rapport *'Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2016 - A12 Duiven – Duitse grens'* , is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h volgens het dictum geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de onderzochte wegtrajecten. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen de geldende geluidproductieplafonds en de geluidproductie in 2016 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 en gedurende het gehele etmaal op het in het besluit vermelde wegtraject van de A12 mogelijk is. De hierboven aangeduide akoestisch onderzoeken en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop deze conclusies zijn getrokken. De documenten zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor zijn de volgende rapporten verschenen:

- RWS luchtonderzoek, traject A2 Holendrecht - Vinkeveen 130 km/uur dynamisch [30 november 2015. Tauw]
- RWS luchtonderzoek, traject A12 Duiven – Duitse grens 130 km/uur [8 februari 2016, Tauw]

Deze rapporten zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af.

De luchtkwaliteit (het voldoen aan de normen en het effect van maatregelen) wordt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) jaarlijks gemonitord. De effecten van de maximumsnelheid worden verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het NSL. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Op basis van het uitgevoerde luchtonderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 en gedurende het gehele etmaal op het in het besluit vermelde wegtraject van de A12 mogelijk is. De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) worden niet overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. De hierboven aangeduide onderzoeken met betrekking tot de luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop deze conclusies zijn getrokken. De documenten zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.3. Natuur

3.3.1 Flora- en faunawet
De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

Gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de uitvoering van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Daarom kan een ontheffing op grond van de Ffw achterwege blijven.

3.3.2 Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelgebieden
Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Tegenwoordig wordt dit Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998
Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn reeds zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermde natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Op 1 juli 2015 is de programmatische aanpak stikstofdepositie in werking getreden. In het kader daarvan is het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 opgesteld (kortweg: het PAS). Dit programma heeft betrekking op effecten van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden, die opgenomen zijn in het programma (PAS-gebieden).

Het doel van het PAS is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het PAS met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering.

Binnen de invloedsfeer van het onderhavige wegtraject van de A2 bevinden zich Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

- Natura 2000: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
- Beschermde Natuurmonumenten: schade voor het natuurschoon, voor de natuur-wetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het beschermd natuurmonument of die het beschermd natuurmonument ontsieren.

Hiervoor zijn de volgende rapporten verschenen, welke zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur. Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van beschermde natuurmonumenten, traject A2 Holendrecht – Vinkeveen [24 mei 2016, Sweco];
- Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur. Beoordeling mogelijk (significante) effecten op Natura 2000-gebied Botshol, traject A2 Holendrecht – Vinkeveen [24 mei 2016, Sweco];
- Natuurtoets 130 km/uur. Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Natura 2000-gebied Rijntakken, deelgebied Gelderse Poort, traject A12 Duiven - Duitse grens [24 mei 2016, Sweco];



- Natuurtoets 130 km/uur. Beoordeling mogelijke (significante) effecten op Duits Natura 2000-gebied Unterer Niederrhein, traject A12 Duiven - Duitse grens [24 mei 2016, Sweco].

Op basis van de uitgevoerde natuurtoetsen is geconcludeerd dat een aanpassing van de huidige maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond en nacht op het in het besluit vermelde wegtraject van de A2 en gedurende het gehele etmaal op het in het besluit vermelde wegtraject van de A12 mogelijk is.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op ruim drie kwart van de autosnelwegen, en ook op de in dit verkeersbesluit aangegeven twee wegtrajecten, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport *'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid'*, van de TU Delft van 27 september 2011 en het rapport '*Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h. Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging'* van november 2011.

Beide rapporten zijn terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

4. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op de wegtrajecten als aangegeven in het dictum, de maximumsnelheid worden aangepast.

5. Gevolgde procedure en gepleegd overleg

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 18 februari 2016. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 19 februari tot en met 31 maart 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 17 zienswijzen binnengekomen.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

6. Afweging ontvangen zienswijzen

De ontvangen zienswijzen hebben alle betrekking op het voornemen tot verhogen van de maximumsnelheid op de A2 Holendrecht-Vinkeveen. Er zijn geen zienswijzen ontvangen die betrekking hebben op het wegtraject A12 Duiven-Duitse grens.

In de aan dit besluit gehechte Nota van Antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerpverkeersbesluit Aanpassen van de maximumsnelheid in de avond en nacht op de autosnelweg A2 in beide richtingen tussen het knooppunt Holendrecht en de aansluiting Vinkeveen (4), alsmede gedurende het gehele etmaal op de autosnelweg A12 tussen de aansluiting Duiven (28) en de Duitse grens, d.d. 23 mei 2016) is ingegaan op de zienswijzen. De ontvangen zienswijzen hebben op een enkel punt geleid tot verduidelijking van de motivatie van het besluit. Het besluit zelf is niet gewijzigd.

7. Publicatie

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 2 juni 2016. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van Antwoord op zienswijzen en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,



namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken
Het verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf 3 juni 2016 ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat, op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Midden Nederland Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht;

West-Nederland-Noord Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;

Oost-Nederland Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem.

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Beroep
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

a. de naam en adres van de indiener;
b. de dagtekening;
c. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
d. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep
Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening
Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voorgenoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Nadere informatie
Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.